



**Общественная организация
“Ассоциация велосипедистов Киева”**

**ОБУСТРОЙСТВО
ВЕЛОСИПЕДНЫХ ПАРКОВОК
в г. Киеве**

Технические рекомендации

Киев 2007

Данные рекомендации разработаны Ассоциацией велосипедистов Киева на основе изучения практического опыта городов с развитой велосипедной инфраструктурой (Лондон, Париж, Амстердам, Сидней, Чикаго) и работы с документальными источниками муниципалитетов зарубежных городов ("NSW Bicycle Guidelines", "Planning Guidelines for Walking and Cycling", City of Chicago: Bike 2015 Plan, City of Davis, California: Regional Report).

Ассоциация велосипедистов Киева рекомендует брать нижеизложенные рекомендации за основу при разработке Правил организации велосипедных парковок и Программ обустройства велосипедных парковок в г.Киеве.

Контактная информация ОО "Ассоциация велосипедистов Киева":

Адреса для писем:

03028, Киев

ул. Стратегическое Шоссе 17, кв. 112,

Контактное лицо --- глава ассоциации:

Дмитрий Александров,

тел. +380676629849

email: photo@i.com.ua

Содержание:

<u>1 Введение.....</u>	<u>4</u>
<u>2 Требования к парковочному месту. Выбор места для парковочной площадки.....</u>	<u>4</u>
<u>3 Оборудование парковочной площадки.....</u>	<u>5</u>
<u>3.1 Парковочная стойка.....</u>	<u>5</u>
<u>3.2 Парковочная сборка.....</u>	<u>7</u>
<u>3.3 Планировка парковочной площадки.....</u>	<u>8</u>
<u>4 Объекты, при которых целесообразно устраивать велопарковки.....</u>	<u>9</u>
<u>4.1 Транспортные объекты:.....</u>	<u>9</u>
<u>4.2 Места работы:.....</u>	<u>9</u>
<u>4.3 Образовательные учреждения:.....</u>	<u>9</u>
<u>4.4 Предприятия торговли и обслуживания граждан:.....</u>	<u>10</u>
<u>4.5 Жильё:.....</u>	<u>10</u>
<u>4.6 Государственные учреждения:.....</u>	<u>10</u>
<u>4.7 Общественные учреждения:.....</u>	<u>10</u>
<u>5 Действия, необходимые для обустройства велопарковок в г. Киеве.....</u>	<u>11</u>
<u>5.1 Разработка необходимой нормативной документации:.....</u>	<u>11</u>
<u>5.2 Определение мест размещения и количества велосипедных парковок:.....</u>	<u>11</u>

1 ВВЕДЕНИЕ

Абсолютное большинство поездок на велосипеде по городу производится с конкретной целью. Это может быть посещение магазина, офиса, поездка на работу, учёбу и т.д. В любом из этих случаев поездка предполагает оставление велосипеда на некоторое время. Для удобного и безопасного хранения велосипедов в отсутствие их владельцев предназначены специально оборудованные велопарковочные площадки. Специальное оборудование --- это парковочные стойки, к которым велосипед прислоняют и прикрепляют замком. Несколько стоек, установленных с определённым промежутком между ними, составляют парковочную сборку. Парковочные сборки и проходы между ними составляют парковочную площадку. Из-за нехватки места и при необходимости хранения большого количества велосипедов в городах с развитой велосипедной инфраструктурой практикуется оборудование складных конструкций, где велосипеды располагаются в два яруса.

Отсутствие, неправильное расположение или неудачная конструкция парковочных площадок приводят к тому, что велосипедисты или выбирают другой транспорт, или оставляют свой велосипед, пристёгивая его к первому попавшемуся неподвижному предмету, который более-менее подходит для этой цели — дерева, столба, дорожного ограждения и т.д. Подобный способ парковки не обеспечивает достаточной безопасности, может создать неудобства для других людей или повредить предметы, которые велосипедист вынужден использовать с указанной целью.

2 ТРЕБОВАНИЯ К ПАРКОВОЧНОМУ МЕСТУ. ВЫБОР МЕСТА ДЛЯ ПАРКОВОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ.

Различают три категории пользователей велопарковок, которые выдвигают различные требования к данным объектам.

Первую категорию составляют люди, которые оставляют свой велосипед на срок до ориентировочно двух часов. К этой категории принадлежат покупатели магазинов, посетители офисов, курьеры и т.д. Для упомянутых лиц оптимальное размещение парковки — как можно ближе ко входу в требуемое здание (до 20 м). Если на один объект приходится несколько зданий или несколько входов, открытых для посетителей, рекомендуется рассредоточить парковочные места так, чтобы они обслуживали все входы.

Рекомендуется размещать парковочные места на виду — если велосипедисты не будут знать про наличие парковки, они ей не воспользуются. Место, выбранное для парковки, должно быть людным, чтобы уберечь велосипеды от кражи или хулиганских действий.

Вторую категорию составляют люди, которые паркуют велосипед на срок от двух часов до дня. Это сотрудники организаций, приехавшие на работу, студенты, школьники, а также люди, которые используют велосипед в качестве промежуточного транспорта (например, для подъезда от дома до ближайшей станции метрополитена и наоборот). Они предъявляют повышенные требования к защищённости стоянки от погодных влияний и злоумышленников. Вместе с тем, из-за этих условий парковка может быть расположена на несколько большем расстоянии от места назначения.

Рекомендуется размещать парковки для данной категории велосипедистов в радиусе 200 м от места назначения их поездок. Как правило, эти люди готовы пройти такое расстояние при условии, что велосипед оставлен в безопасном месте. Не менее 50% парковочных мест для данной категории должны находиться под навесом. Достаточный для такой парковки уровень безопасности может быть обеспечен, если она находится под присмотром охранника, камеры видеонаблюдения или на территории с ограниченным доступом.

Третья категория пользователей велопарковок --- люди, которым нужно место для постоянного хранения своего велосипеда. Оно должно гарантировать полную изоляцию велосипеда от влияний погоды, обеспечивать максимальную защиту от кражи и разукомплектовывания. Таким местом может служить уличный бокс (так называемый велогараж), или, в помещении, --- железный шкаф, закрываемый на замок. В отличие от двух предыдущих категорий, эти объекты используются исключительно их владельцами, поэтому в данных рекомендациях не рассматриваются.

Хорошее освещение парковочной площадки способствует безопасности как велосипеда, так и самого велосипедиста.

Во всех случаях не рекомендуется размещать велопарковку в физически или визуальном изолированном месте, поскольку она может стать целью для злоумышленников и, вследствие этого, не будет использоваться велосипедистами по назначению. Кроме того, веломарковка не должна мешать движению пешеходов (в том числе, инвалидов-колясочников) и автомобилей. Необходимо исключить риск повреждения припаркованных велосипедов маневрирующими автомобилями.

3 ОБОРУДОВАНИЕ ПАРКОВОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ

3.1 Парковочная стойка

Парковочная стойка должна удовлетворять следующим требованиям:

- 1) Удерживать велосипед за раму в вертикальном положении в двух точках;
- 2) Не позволять рулю поворачиваться;
- 3) Допускать возможность прикрепления рамы, одного или двух колёс замком (замками).
- 4) Удерживать велосипеды с нестандартной конфигурацией рамы ("дамская" или однотрубная рамы).



Неправильная модель велопарковки

Старые конструкции парковочных стоек, которые удерживают только колесо, не рекомендуются для использования, поскольку:

- случайный толчок может вызвать падение велосипеда;
- указанные конструкции не гарантируют приемлемый уровень защиты от кражи, поскольку прикрепление к ним колёс и рамы вызывает большие трудности.

Стойка должна быть изготовлена и закреплена таким образом, чтобы её было невозможно разрушить или демонтировать с помощью общеупотребительных ручных инструментов.

Самая простая и технологичная конструкция, которая соответствует всем представленным условиям --- арка, то есть труба, изогнутая в виде перевёрнутой буквы "U". Рекомендуются следующие размеры парковочной арки: диаметр трубы --- 40 мм, высота надземной части -- 800 мм, ширина --- 300—700 мм, радиус закругления --- 250 мм. К такой арке прикрепляются два велосипеда, параллельно её плоскости.

Вместе с тем, любая другая конструкция, удовлетворяющая вышеперечисленным требованиям, может быть использована, что открывает простор для дизайнерских решений. Кроме того, парковочные места могут быть размещены вдоль стен зданий или заборов. В этом случае вместо стоек достаточно установить конструкции, к которым можно прикрепить велосипед.

Основание стойки выполняют в зависимости от способа её установки. Это может быть крепление болтами в дюбель с дальнейшей фиксацией головок болтов сваркой, бетонирование и т.д. Также практикуется конструктивное объединение нескольких стоек в блок. Поскольку он достаточно большой и тяжёлый, дополнительно крепить его к земле не обязательно.



Правильная модель велопарковки

3.2 Парковочная сборка

Парковочная сборка --- несколько парковочных стоек, объединённых общим основанием или прикреплённых к одной поверхности с регулярными промежутками. Сборка должна позволять лёгкий и независимый доступ к каждому велосипеду. Для того, чтобы соответствовать этому условию, стандартные арки должны быть размещены с интервалом не менее 750 мм. Это позволяет прикрепить к каждой стойке по два велосипеда, развернув их в разные стороны.

В случаях, когда из-за особенностей конкретного велосипеда данное расположение будет невозможным, один из них можно поставить со смещением вперёд или назад. Если расстояние между стойками будет меньше упомянутого, велосипедисты будут испытывать неудобства при парковке. На деле это означает снижение ёмкости парковки на 50%.



Велопарковка в Лондоне

Парковочные сборки в виде волнистой трубы также не рекомендуются --- велосипедисты часто используют их как более привычные стойки-арки, в то время, как конструкторы рассчитывают, что велосипед должен быть поставлен перпендикулярно трубе. Но в этом случае он не опирается на стойку двумя точками, что создаёт риск его падения.

3.3 Планировка парковочной площадки

Планировка велопарковочной площадки должна предусматривать, кроме парковочных сборок, достаточные проходы между рядами припаркованных велосипедов. Приняв максимальную длину велосипеда равной 180 см, мы должны оставить между их рядами проход шириной не менее 120 см. Этого достаточно для движения одного человека, ведущего велосипед. В случаях, когда много людей одновременно паркуют или забирают назад свои велосипеды, может возникнуть потребность в расширении прохода до 180-200 см. Такая ситуация типична, например, для парковок в образовательных учреждениях.

Большие парковки со значительным объёмом велосипедов должны иметь более одного входа. Это поможет облегчить передвижение велосипедистов и пешеходов.

Парковочные площадки, насколько это возможно, должны быть защищены от осадков. Простейшее решение в этом плане --- разместить парковку около стен здания и возвести над ней навес. Он позволяет содержать велосипед, особенно седло, в сухости. Наилучшую защиту обеспечивает навес над парковкой, высота по кромке которого пребывает в диапазоне 210-250 см.



Монтаж новой велопарковки в центре Брюсселя

При планировании велопарковки необходимо предусмотреть достаточно места для того, чтобы, не создавая помех другим участникам движения, велосипедисты могли спешиться, разгрузить свои велосипеды, а отъезжая --- погрузить багаж и начать движение.

4 ОБЪЕКТЫ, ПРИ КОТОРЫХ ЦЕЛЕСООБРАЗНО ОБУСТРАИВАТЬ ВЕЛОПАРКОВКИ

Зарубежные стандарты рекомендуют обустройство велопарковок около следующих категорий объектов:

4.1 Транспортные объекты:

- Железнодорожные станции, вокзалы;
- Станции междугородних и пригородных автобусов;
- Станции метрополитена и скоростного трамвая.

4.2 Места работы:

- Офисы, бизнес-центры
- Промышленные предприятия и склады;

4.3 Образовательные учреждения:

- Средние школы;
- Среднеспециальные учебные заведения;
- Курсы повышения квалификации;
- Высшие учебные заведения.

4.4 *Предприятия торговли и обслуживания граждан:*

- Магазины;
- Рынки;
- Супермаркеты;
- Мастерские, ателье и др.;
- Медицинские учреждения (в т.ч. частные);
- Бары и рестораны;
- Заведения общественного питания;
- Театры и кинотеатры;
- Концертные залы;
- Туристические центры и места, популярные среди туристов.

4.5 *Жильё:*

- Многоквартирные жилые дома;
- Общежития;
- Мотели и кемпинги;
- Коттеджные посёлки с ограниченным доступом.

4.6 *Государственные учреждения:*

- Здания муниципальных органов;
- Офисы служб социальной защиты, занятости;
- Милицейские участки;
- Суды.

4.7 *Общественные учреждения:*

- Почтовые отделения;
- Библиотеки;
- Музеи;
- Плавательные бассейны;
- Развлекательные и спортивные центры;
- Парки и скверы;
- Места общественных собраний;
- Больницы;
- Оздоровительные центры и поликлиники;
- Культурные заведения;
- Кладбища.

В документах также содержатся рекомендации, касающиеся количества парковочных мест, необходимых для различных категорий объектов. Однако эти данные сильно отличаются от документа к документу и, вероятно, отражают степень популярности велосипедов в разных городах. Поэтому мы не считаем нужным приводить эти данные здесь.

5 ДЕЙСТВИЯ, НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ ОБУСТРОЙСТВА ВЕЛОПАРКОВОК В Г. КИЕВЕ

5.1 Разработка необходимой нормативной документации:

- 1) На основании приведённых технических рекомендаций разработать городской стандарт обустройства велопарковок, утвердить его и издать для общего пользования;
- 2) Разработать упрощённый порядок согласования велопарковок для владельцев и арендаторов различных объектов (магазины, кафе, развлекательные и спортивные центры и т.п.). Действующие на данный момент нормы требуют внесения изменений в паспорт фасада строения, что является слишком сложной процедурой;
- 3) Разработать и принять Программу обустройства велопарковок в г. Киеве, в которой обозначить перечень объектов в коммунальной и частной собственности, которые должны быть оборудованы велопарковками;
- 4) Включить в градостроительные требования положения, которые обязывают предусматривать места и оборудование для велосипедов в новых и капитально ремонтируемых жилых зданиях, а так же в бизнес-центрах.

5.2 Определение мест размещения и количества велосипедных парковок:

- 5) Составить списки мест обустройства велосипедных парковок в каждом районе города по следующим категориям:
 - a) муниципальные органы и органы государственной власти;
 - b) организации торговли и общественного обслуживания;
 - c) организации общественного питания;
 - d) спортивные и развлекательные заведения;
 - e) рынки;
 - f) другие места с большой циркуляцией людей (центральные улицы, станции метро, автобусные и железнодорожные станции);
 - g) бизнес-центры, офисы;
- 6) Составить схемы размещения каждой велосипедной стоянки, согласовать места размещения и конструкцию стоянок с общественными организациями велосипедистов (во избежание ситуаций, когда стоянка не будет использоваться вследствие размещения в изолированном месте или несоблюдения норм планировки площадки).